

## ESTACIONAMIENTOS DISUASORIOS

Treinta aparcamientos en las entradas de la ciudad, con más de mil plazas cada uno es la solución que el Ayuntamiento madrileño ha previsto para solucionar los problemas de movilidad de los ciudadanos e incrementar el uso del transporte público.

# Coches fuera de la Ciudad

TEXTO E. ESPARZA

**E**sta iniciativa pretende ofrecer facilidades para que el ciudadano prescinda de su vehículo en los desplazamientos dentro de la ciudad y opte por el uso del transporte público en todas sus modalidades, tren de cercanías, Metro, autobuses urbanos e interurbanos.

La propuesta del Ayuntamiento, que se materializará en los próximos años tras superar las diferentes fases en las que se ha establecido el proyecto, es ubicar aparcamientos disuasorios, de entre 1.000 y 3.000 plazas cada uno, repartidos en todos los ejes de penetración de la ciudad.

El punto de partida de este proyecto, que acaba de entrar en la tercera y definitiva fase, es el estudio sobre movilidad en la ciudad de Madrid realizado por el Ayuntamiento y el Consorcio de Transportes. El objetivo era formular propuestas concretas de ubicación, dimensionamiento, características y forma de explotación de los aparcamientos disuasorios. En el mismo se establece la necesidad de crear 50.000 plazas de aparcamiento fuera de la ciudad en las que, quienes viven en la periferia puedan dejar su vehículo y coger el transporte público para acceder al centro urbano. Estas plazas se unirán a las 25.000 ya existentes, lo que eleva a 75.000 el total de plazas de estacionamientos disuasorios. Para el Ayuntamiento, estos estacionamientos se considerarán una pieza más de la red de transporte metropolitana articulada a través del Consorcio regional de Transportes.

## Cómodos y seguros

Para conseguir su objetivo (mejorar la movilidad) estas instalaciones tienen que estar conectadas de forma rápida, cómoda y segura con las líneas de ferrocarril, Metro y autobuses urbanos. De hecho, se ha tomado como referente en esta actuación los estacionamientos disuasorios del sistema de Cercanías de Renfe.

La segunda fase del estudio se ha centrado en el análisis y selección de emplazamientos, concluyendo que existen 54

## Emplazamientos idóneos para los aparcamientos disuasorios



**Madrid necesita 50.000 plazas de aparcamiento fuera de la ciudad para facilitar la movilidad en el interior**

**Los aparcamientos disuasorios tienen que estar conectados directamente con la red de transporte público**

idóneos para ubicar los estacionamientos. Para llegar a esta conclusión el estudio ha analizado los volúmenes de tráfico en cada uno de los ocho grandes accesos a la ciudad, delimitando tres coronas: exterior a la M-50, entre M-40 y M-50 y entre M-30 y M-40. Tras calcular el volumen de tráfico de cada uno se han fijado 54 posibles emplazamientos para situar los 30 estacionamientos, quedando 19 en la M-30 y M-40, 19 entre la M-40 y M-50 y 16 más allá de la M-50.

Una vez seleccionados estos emplazamientos se ha realizado un análisis multicriterio aplicando factores como la diferencia de tiempo necesario para llegar al centro desde el estacionamiento en coche y transporte público, número de vehículos por kilómetro evitable, disponibilidad del suelo y oportunidad según el estado de los estudios de planeamiento, desarrollo actual y perspectivas de futuro.

Finalmente se han seleccionado 16 emplazamientos calificados como idóneos, dos por

cada corredor. Dentro del término municipal se encuentran en la Ciudad de la Justicia de Valdebebas, eje de la A1, Canillejas y Anillo Olímpico (A2), Estación Puerta de Arganda y Santa Eugenia (A3), Colonia Jardín y Cuatro Vientos (A5) y Pitis (A6) y M-607. Los estacionamientos de la A4 están fuera del término municipal de Madrid.

## Ámbito regional

En el ámbito regional se ubicarían en San Sebastián de los Reyes, Terminal de la extensión de la Línea 10, El Casar, Ciempozuelos, Parque Polvoranca, Sector 3 de Getafe, Pinar de Las Rozas, estación de Cercanías de Villalba y Colmenar Viejo.

En la tercera fase se procederá al diseño de las propuestas determinando funcionalidad, tamaño y mecanismos de explotación y la elaboración de un cronograma para los próximos cuatro años.

La mejora de la movilidad conlleva también la potenciación del uso del transporte público en lugar del vehícu-

lo propio. En este sentido, el Ayuntamiento ha reforzado durante los últimos años la red metropolitana —ampliando las líneas existentes y mejorando su accesibilidad— y ha realizado acciones como la ampliación del carril bus para el transporte interurbano entre Moncloa y Puerta de Hierro o la construcción de los intercambiadores de transporte.

Esta iniciativa se une a la remodelación de la M-30, a la construcción de infraestructuras viarias y al fomento del transporte público y alternativo, como la bicicleta con la creación del Anillo Verde para peatones y ciclistas, actuaciones encaminadas a mejorar la movilidad de los ciudadanos.

Para el Ayuntamiento, los estacionamientos disuasorios son una alternativa real, útil y económica al uso del coche en los desplazamientos por el centro urbano, que generará una reducción del tráfico privado en la ciudad, menos atascos y congestión e incluso menos contaminación.